



Ajuntament
de Barcelona

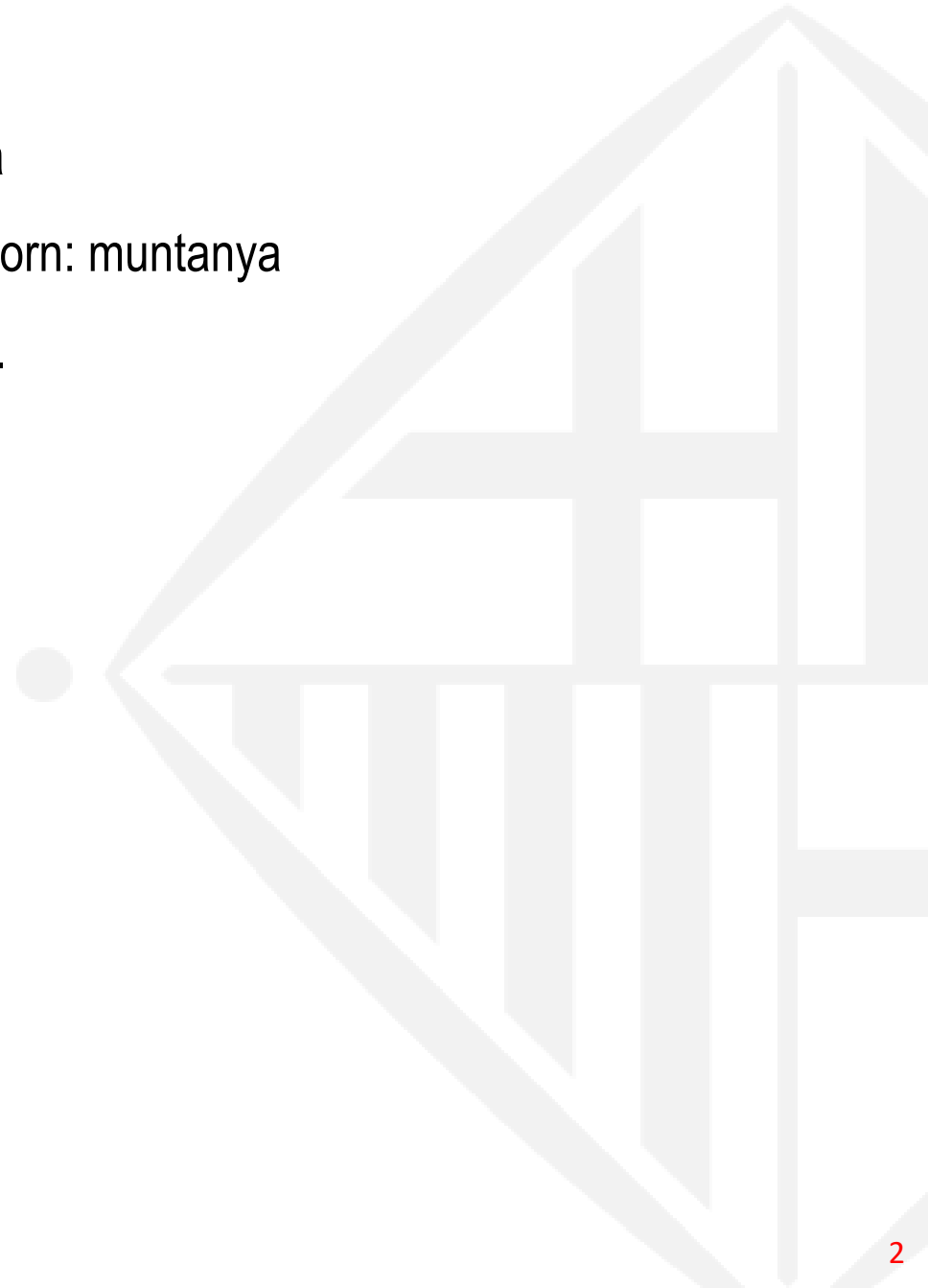
Procés participatiu Passeig de la Zona Franca

Sessió Tècnica de mobilitat

8 de febrer de 2023

Índex

1. El passeig en la mobilitat metropolitana
2. El passeig en els barris i zones de l'entorn: muntanya de Montjuïc, barri de La Marina, el port.
3. L'entorn directe del passeig.



01

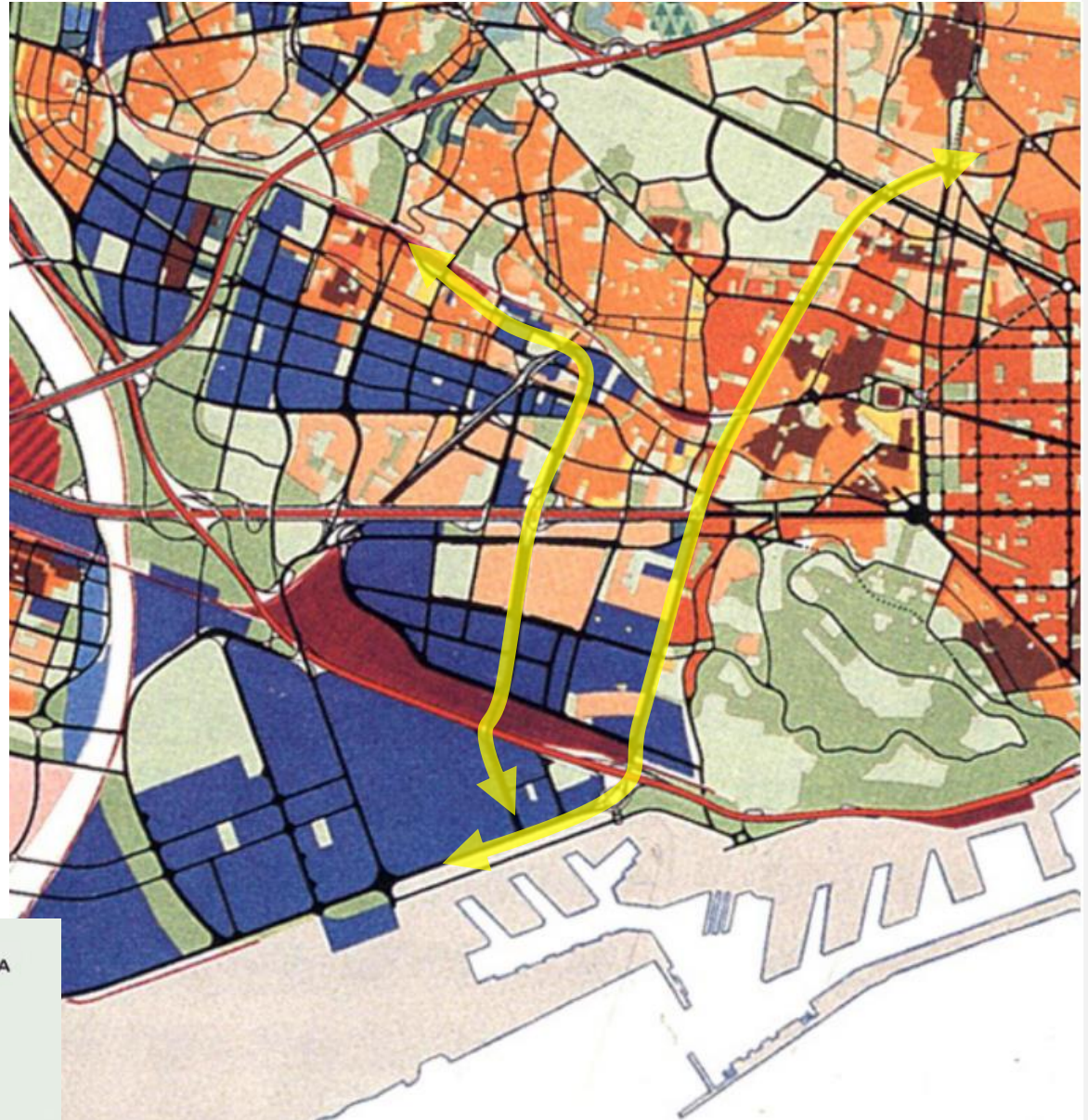
El passeig en la mobilitat metropolitana

1. Pla general metropolità de Barcelona (1976)
2. Pla territorial metropolità de Barcelona (2010)
3. Avanç del Pla director urbanístic metropolità de Barcelona (2019)
4. Pla de mobilitat urbana de Barcelona 2019-2024
5. Pla metropolità de mobilitat urbana 2019-2024
6. Pla Director Infraestructures 2020-2030

Pla general metropolità de Barcelona (1976)

Dos eixos bidireccionals amb funcionalitats diferents :

- Ronda del Mig-Passeig de la Zona Franca
- Joan Carles I-Amadeu Torner



Plànol de síntesi
Pla general metropolità
1976

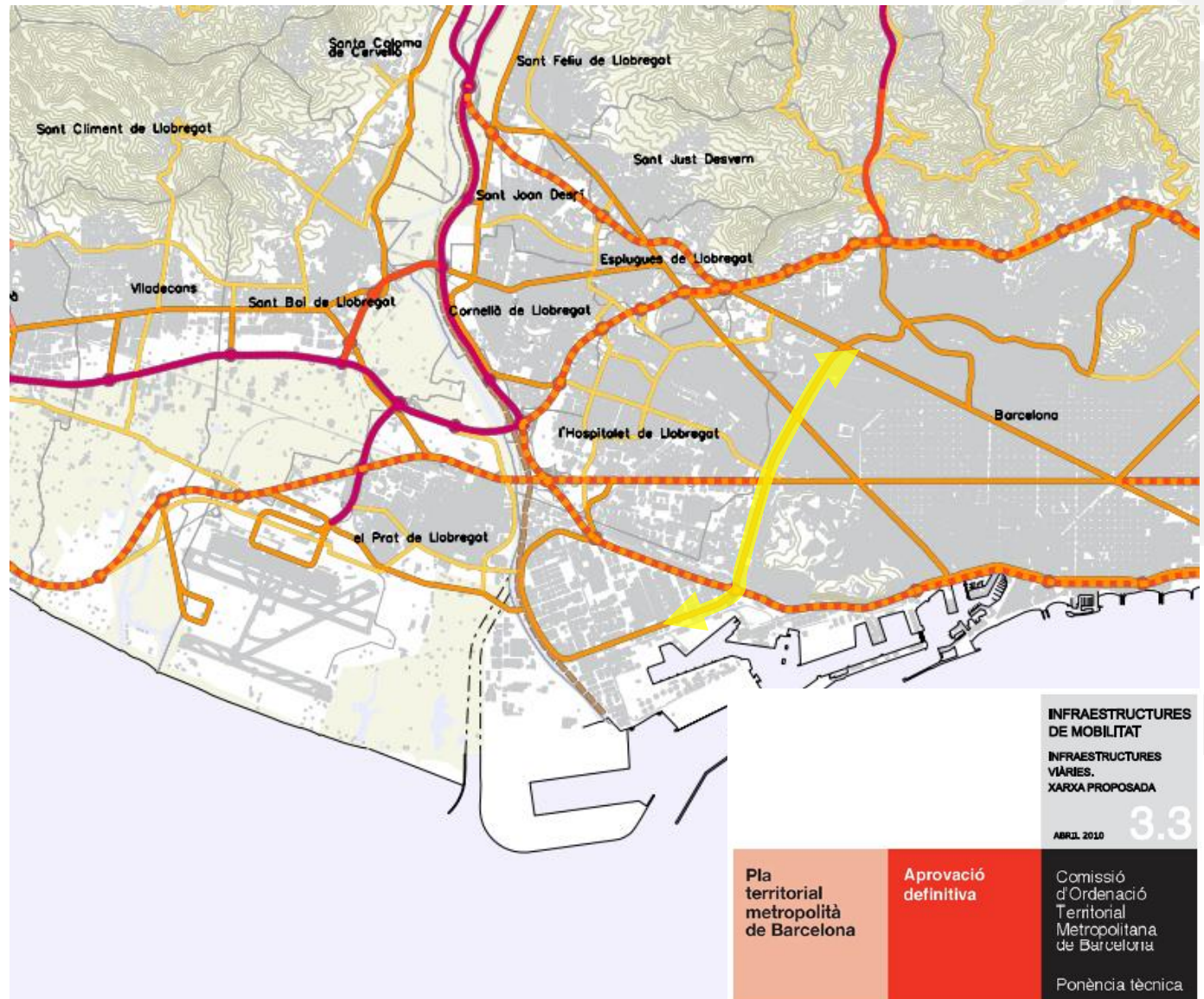
PLAN GENERAL METROPOLITANO DE ORDENACION URBANA
DE LA
ENTIDAD MUNICIPAL METROPOLITANA
DE
BARCELONA

APROBACION DEFINITIVA 19.7.1976 (B.O.P.)
(Gráfico sintetizado del 1:5.000)

Pla territorial metropolità de Barcelona (2010)

Infraestructures viàries

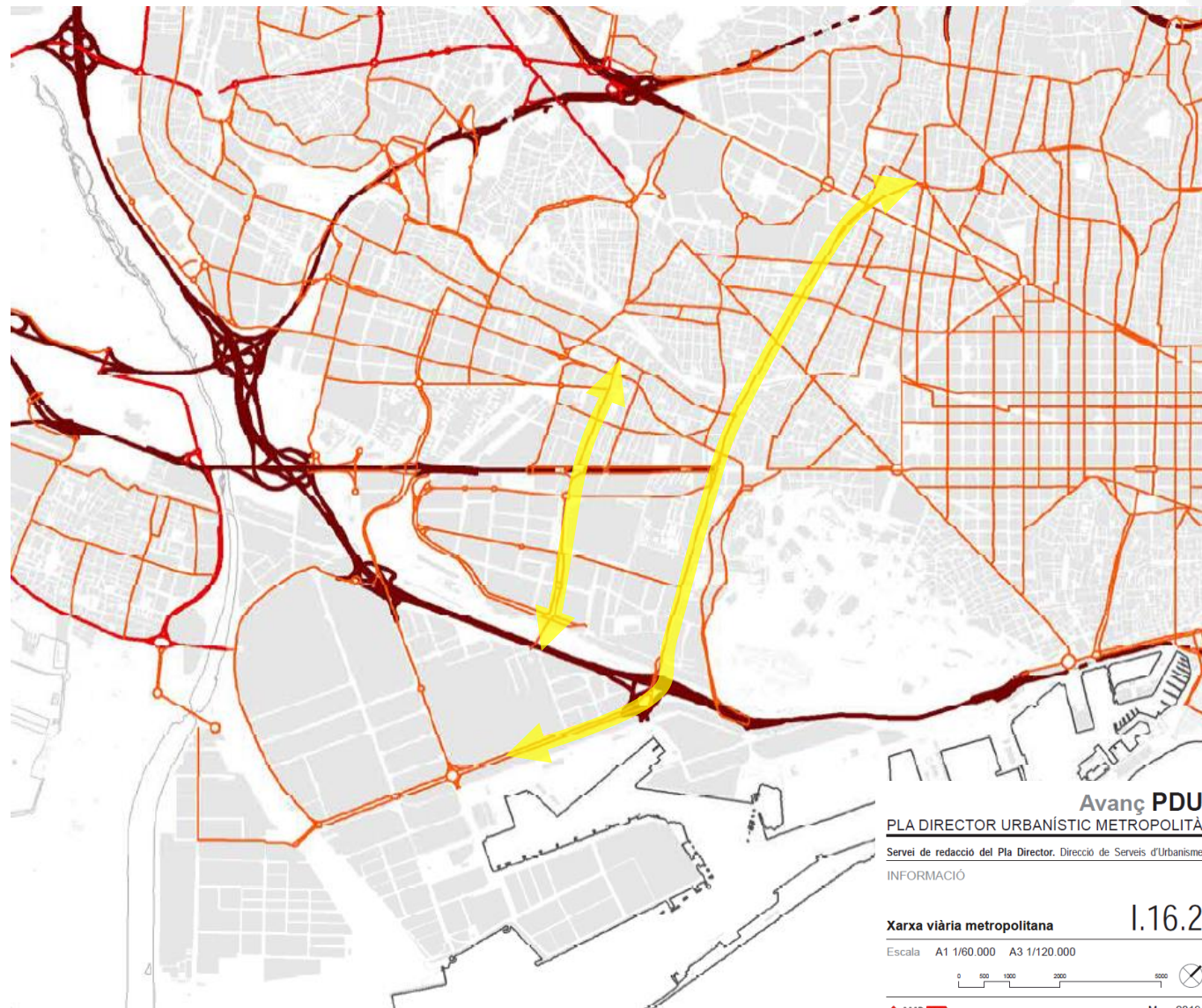
L'eix Ronda del Mig – Passeig Zona Franca – Carrer A és una via estructurant.



Avanç del Pla director urbanístic metropolità de Barcelona (2019)

Dos eixos bidireccionals amb funcionalitats diferents :

- Ronda del Mig-Passeig de la Zona Franca
- Joan Carles I-Amadeu Torner



XARXA VIÀRIA BÀSICA

- Xarxa Viària Bàsica Estructurant
- - - XVB Estructurant cobert
- XVB Secundària
- - - XVB Secundària cobert
- XVB Local
- - - XVB Local cobert

Font:
AMB - Àrea de Mobilitat i Transport i IERMB (2016) Pla Metropolità de Mobilitat Urbana. Síntesi de la diagnosi.

Avanç PDU
PLA DIRECTOR URBANÍSTIC METROPOLITÀ
Servei de redacció del Pla Director. Direcció de Serveis d'Urbanisme
INFORMACIÓ

Xarxa viària metropolitana

1.16.2

Escala A1 1/60.000 A3 1/120.000



AMB PDU

Març 2019

Pla de Mobilitat Urbana 2024

Ens movem cap al futur de manera més sostenible, segura, saludable, equitativa i eficient



Carrils bici



Pla Estratègic
Desembre 2022








Carrils Bus

EL PMU 2024

El pla concreta un total de **62 línies d'actuació** i més de 300 mesures per assolir una **mobilitat més sostenible, segura i saludable**, i es fixa l'objectiu que el 2024 un **81,52% dels desplaçaments es facin a peu, en transport públic o en bicicleta**.

La proposta posa com a base de la mobilitat **el vianant** i fa èmfasi en mesures de **transport públic, DUM i regulació de l'aparcament en superfície**.

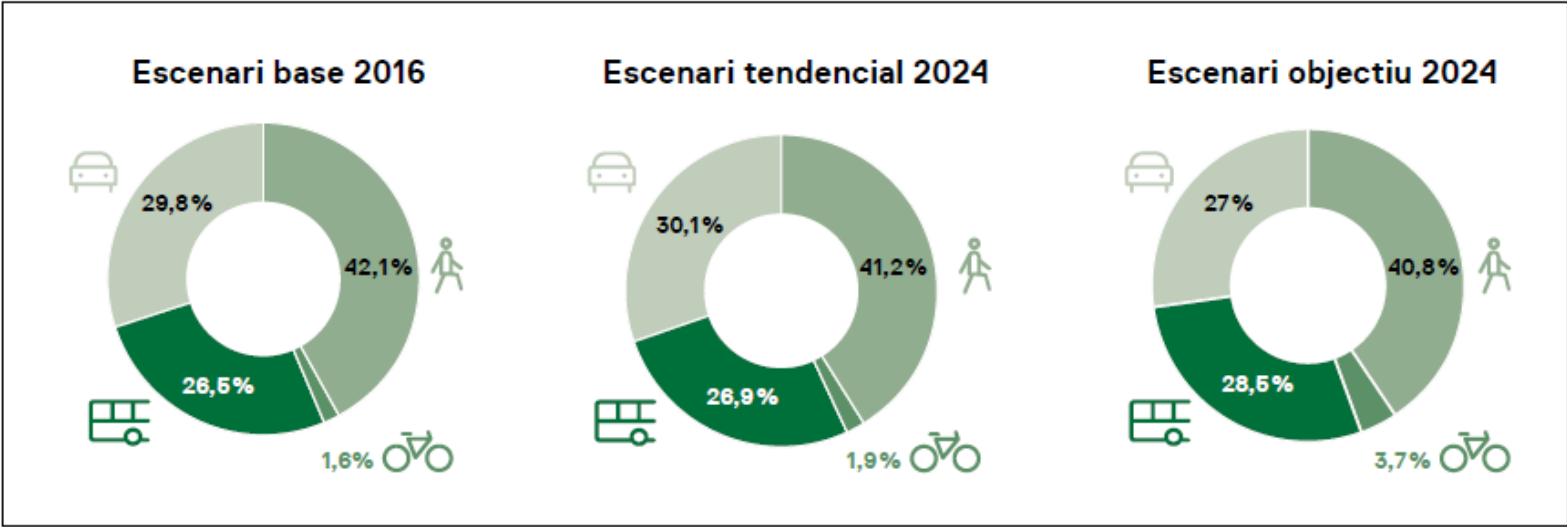
Repartiment modal:

	SITUACIÓ de PARTIDA (Dades 2018)	→	ESCENARI PROPOSAT (2024)
	Mobilitat general: 8,063 milions etapes/dia	+4,72%	8,444 milions etapes/dia
	A peu: 34,35%	+7,51%	35,27%
	Transport Públic: 37,33%	+15,70%	41,25%
	Bicicleta: 2,28%	+129,44%	5,00%
	Vehicle privat: 26,04%	-25,64%	18,48%

Pla metropolità
de mobilitat urbana
2019-2024.
Síntesi del Pla



Pla metropolità de mobilitat urbana



Pla Director Infraestructures 2020-2030

AX06

Previsió sense calendari

L2 Sant Antoni – Parc Logístic

Fase B

Àmbit d'actuació

- Municipis de Barcelona i l'Hospitalet de Llobregat

Termini i fites

Actualment, el projecte constructiu està finalitzat, pendent d'aprovació.

Aquesta actuació no està programada, la seva construcció es preveu per més enllà del 2030.

Característiques de l'actuació

- Longitud: 6,3 km
- Nombre d'estacions: 6
- Noves unitats de tren: 7
- Demanda captada: 57.100 persones

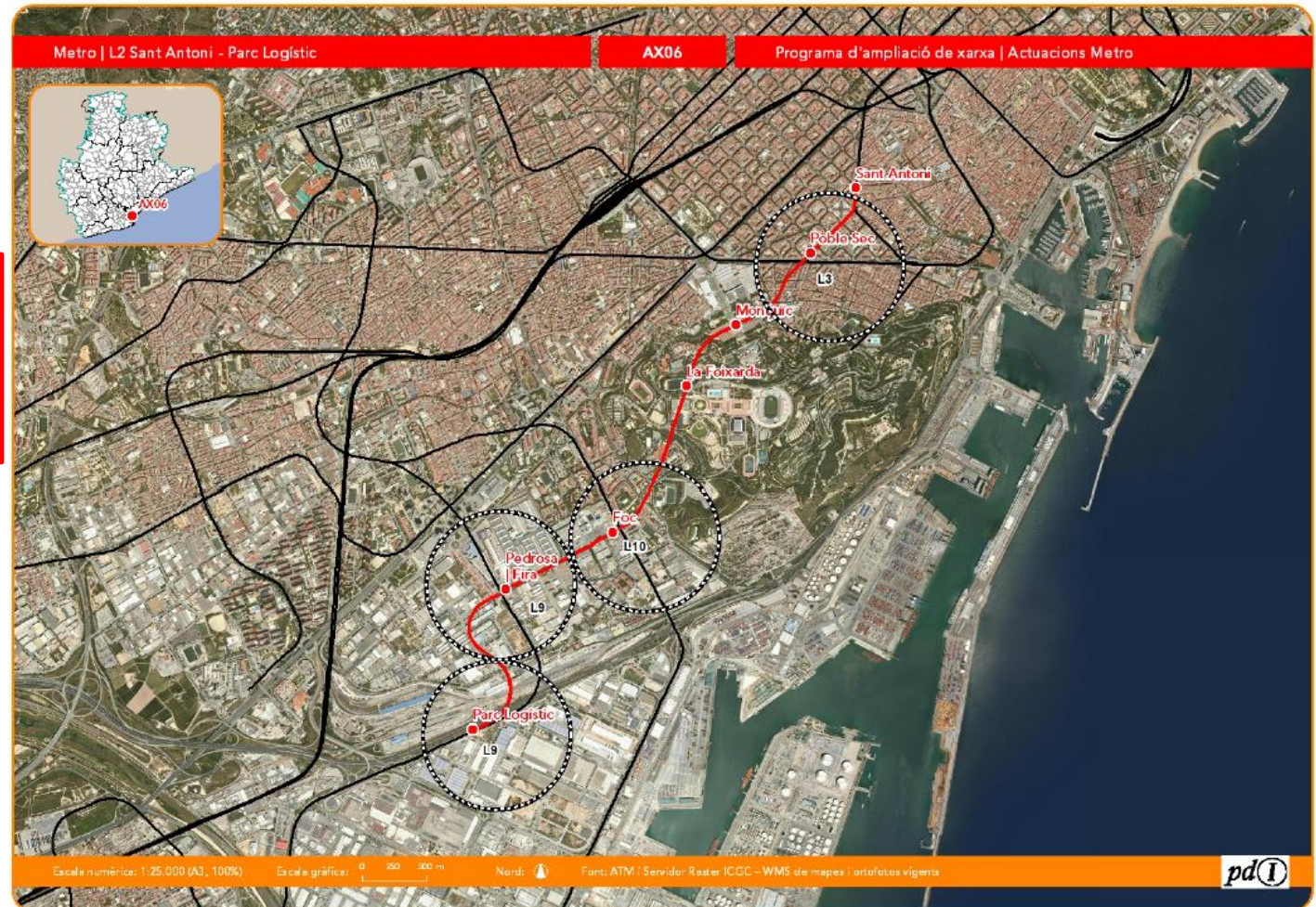
Cost d'implantació estimat

Cost d'implantació estimat (IVA exclòs)

Inversió total en infraestructura 820,0 M€

Inversió en material mòbil 63,0 M€

Cost total d'exploració anual 21,9 M€



02

El passeig en els barris i zones de l'entorn: muntanya de Montjuïc, barri de La Marina, el port

1. Estudi per al pla de mobilitat del barri de la Marina
2. Pla actuacions de la muntanya de Montjuïc
3. EAMG Marina del Prat Vermell
4. Accessos al Port de Barcelona
5. Diagnòs de mobilitat de Montjuïc pels partits del F.C.Barcelona

Desembre de 2017

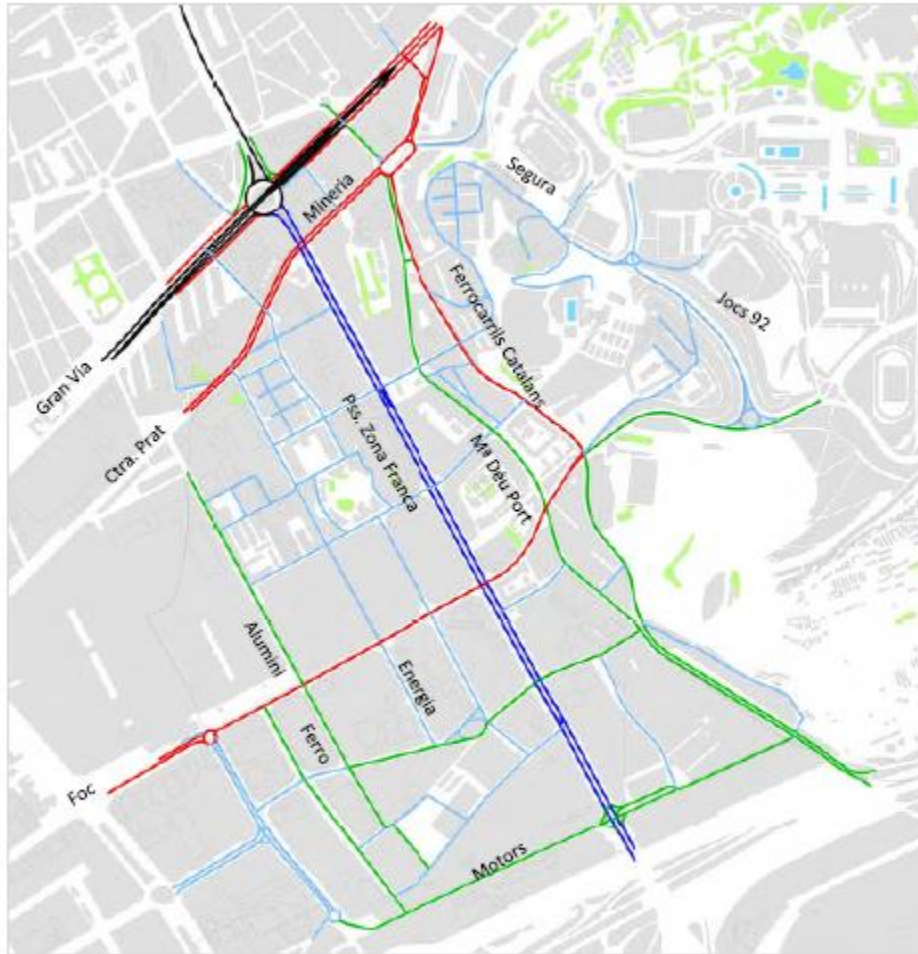
ESTUDI PER AL PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DELS BARRIS DE LA MARINA AL DISTRICTE DE SANTS - MONTJUÏC

DOCUMENT: Memòria

El document és bàsicament una diagnosi de l'àmbit on es fa un recull de la situació de mobilitat i accessibilitat de tots els modes de transport.

- Característiques de l'àmbit
- Infraestructures de transport (viària, transport públic, bicicleta, vianants...)
- Seguretat viària (punts de sinistralitat)
- Actuacions previstes (L105, V5, estacions metro L9 i L10, carrils bici)
- Entorns escolars

Estudi per al pla de mobilitat barri Marina - Xarxa viària



Tipologia via	Longitud total (m)
Altres vies d'ordenació	10.318
Connexió 1r nivell	3.888
Connexió 2r nivell	7.371
Rondes i vies d'accés	3.548
Resta de vies	20.576
Total	45.701

XarxaViària_CIUTAT_V selection sets

- Rondes i Vies d'Accés
- Connexió interna 1r nivell
- Connexió interna de 2n nivell
- Altres vies d'ordenació

Estudi per al pla de mobilitat barri Marina - Conclusions

Any 2017

5. AFECTACIÓ DE LES ACTUACIONS PREVISTES.

5.4. Afectació d'actuacions previstes sobre la circulació.

Nom Via	Tram	I.S. Actual	I.S. Futur	Increment del I.S
C. Química	Pont sobre G.V.	54,38%	42,06%	-12,32%
Pl. Matemàtiques	sentit LL	27,24%	32,93%	5,69%
Pl. Matemàtiques	sentit B	18,86%	35,10%	16,24%
C. Minería	entre Pl. Matemàtiques i G.V.	7,02%	19,24%	12,22%
C. Mare de Dèu del Port	entre Pl. Matemàtiques i Foneria	19,68%	17,38%	-2,30%
C. Mare de Dèu del Port	entre Alts Fornes i Foc	21,00%	32,44%	11,44%
C. Ferrocarrils Catalans	entre Alts Fornes i Foneria	21,06%	32,16%	11,10%
Pg. Zona Franca	entre Renau i Motors	49,58%	73,13%	23,54%
C. Minería	entre Zona Franca i Física	62,73%	87,88%	25,16%
Ctra. Del Prat	entre Zona Franca i Radi	77,35%	45,54%	-31,81%
C. Energia	entre Prat i Soweto	27,44%	76,35%	48,91%
C. Foc	entre Energia i Zona Franca	23,73%	22,49%	-1,24%

L'estudi apunta prediccions elaborades l'any 2017.

Cal tenir en compte que el Passeig de la Zona Franca ha disminuït notablement la seva intensitat de trànsit des de llavors.



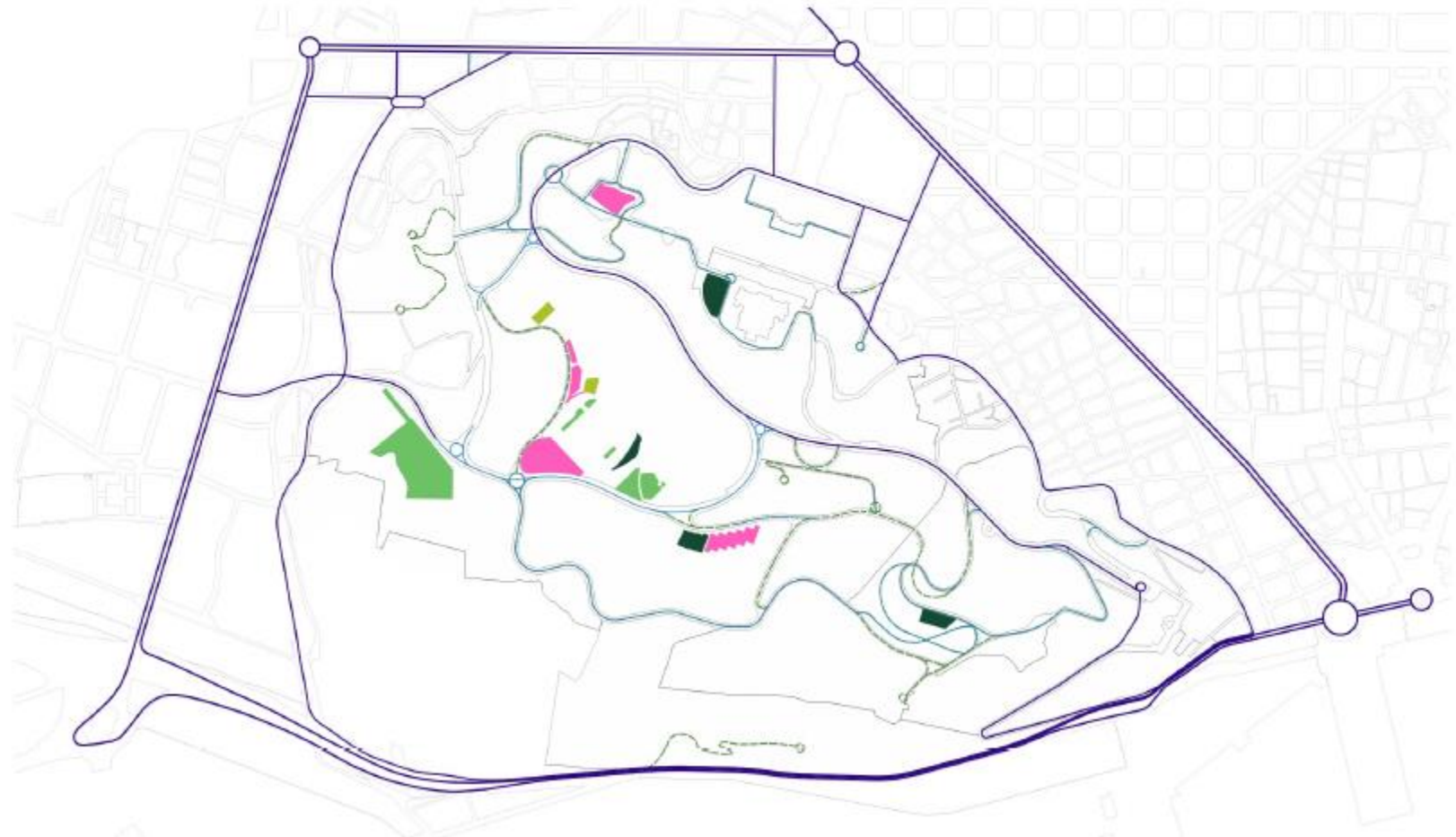
Pla d'Actuació del Parc de Montjuïc 2019-2029

Principals conclusions del document:

- Reduir el trànsit evitant que Montjuïc esdevingui un espai de pas de vehicles
- Millorar l'accessibilitat en transport públic, principalment el bus
- Generar una xarxa de carril bici
- Permeabilitzar la muntanya amb itineraris de vianants i obrint espais avui tancats
- Ordenar l'afluència turística
- Facilitar l'accés des del barris limítrofs

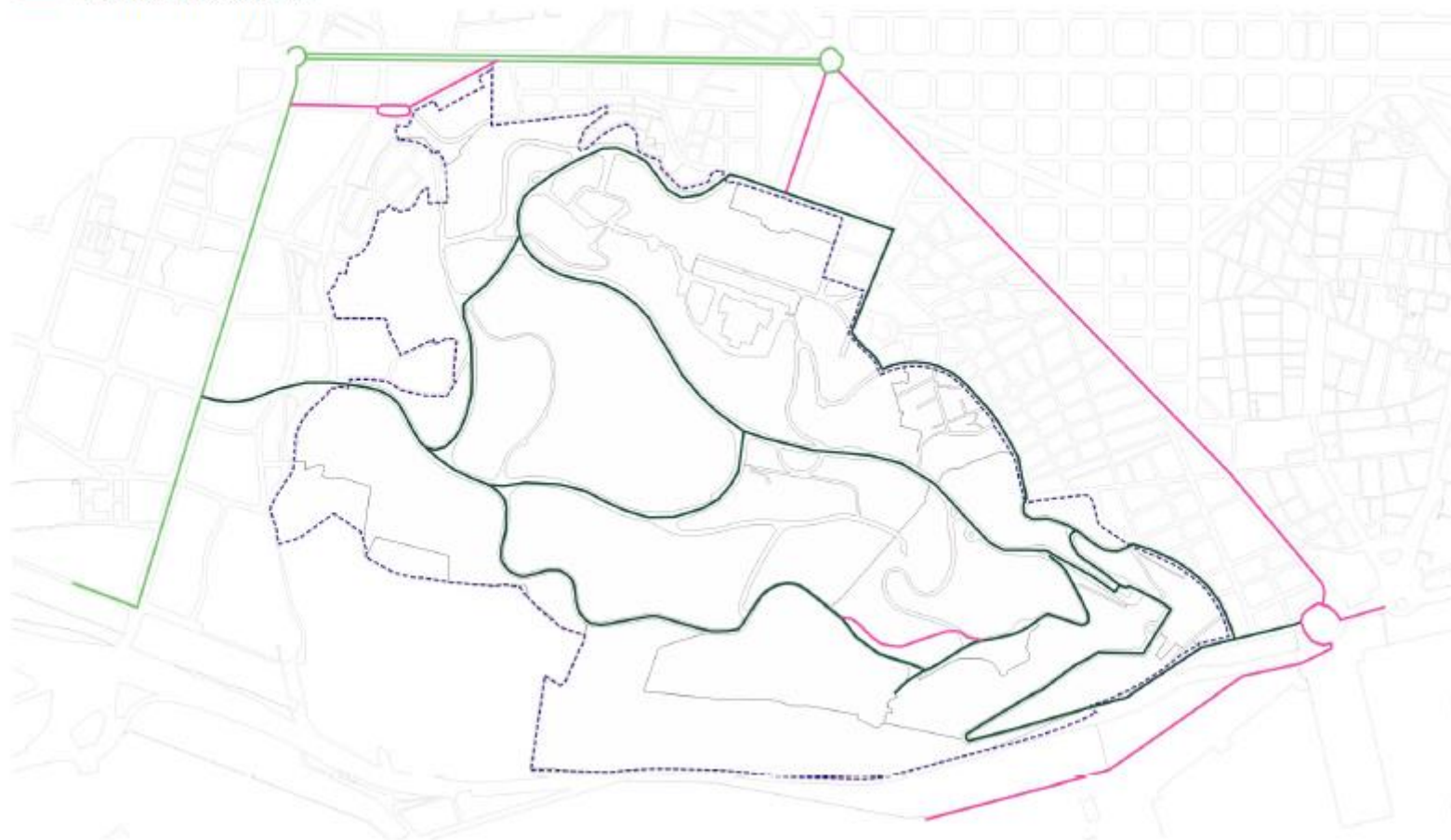
Pla actuacions de la muntanya de Montjuïc

- Vies dins el parc
- Recorreguts a naturalitzar
- Vies principals
- Principals vies d'accès
- Accés des dels barris
- Aparcaments controlats
- Aparcaments públics
- Aparcaments eventuais
- Aparcaments de suport



Pla actuacions de la muntanya de Montjuïc

- Carrils bici a executar 2019-2022
- Carrils bici a executar 2022-2024
- Carrils bici existents

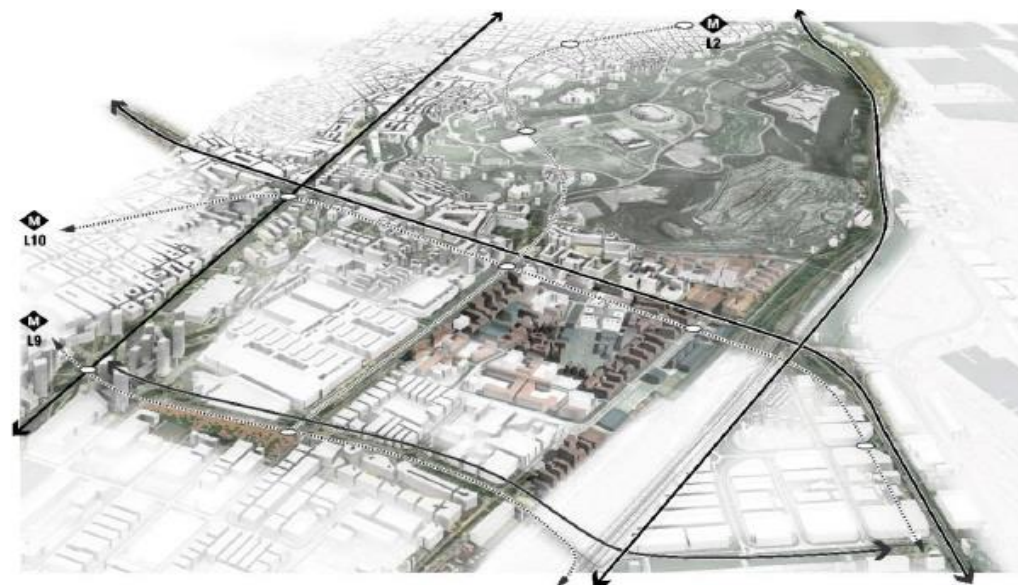


EAMG Marina del Prat Vermell

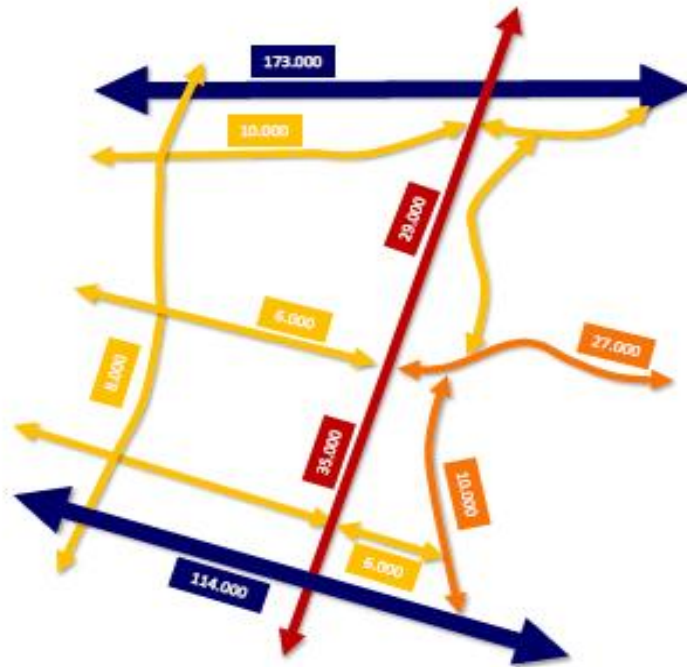
Eixos d'actuació / 4. Connectivitat - mobilitat



- ❑ Millorar l'accessibilitat de l'àmbit
- ❑ Avançar vers una mobilitat més sostenible
- ❑ Garantir una bona convivència entre la mobilitat quotidiana i la generada per l'activitat econòmica de l'àmbit
- ❑ Transformació del Pg. de la Zona Franca com a eix cívic



Imatge 46: IMD vies principals. Escenari actual



Font: Barcelona Regional

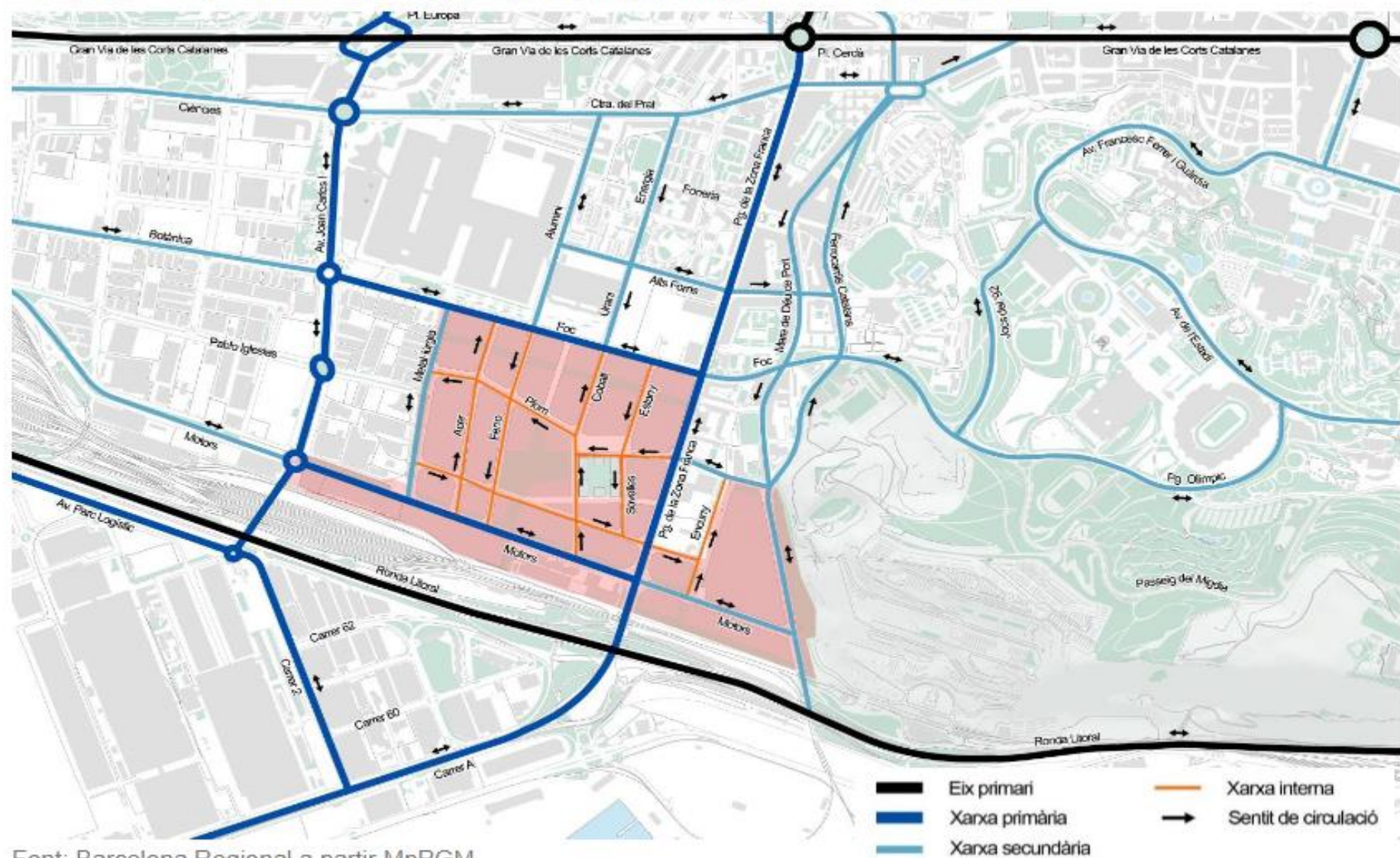
Imatge 66: Intensitat de trànsit diari. Escenari futur



Font: Barcelona Regional

L'escenari futur ha canviat, perquè el Passeig de la Zona Franca ha reduït la IMD.

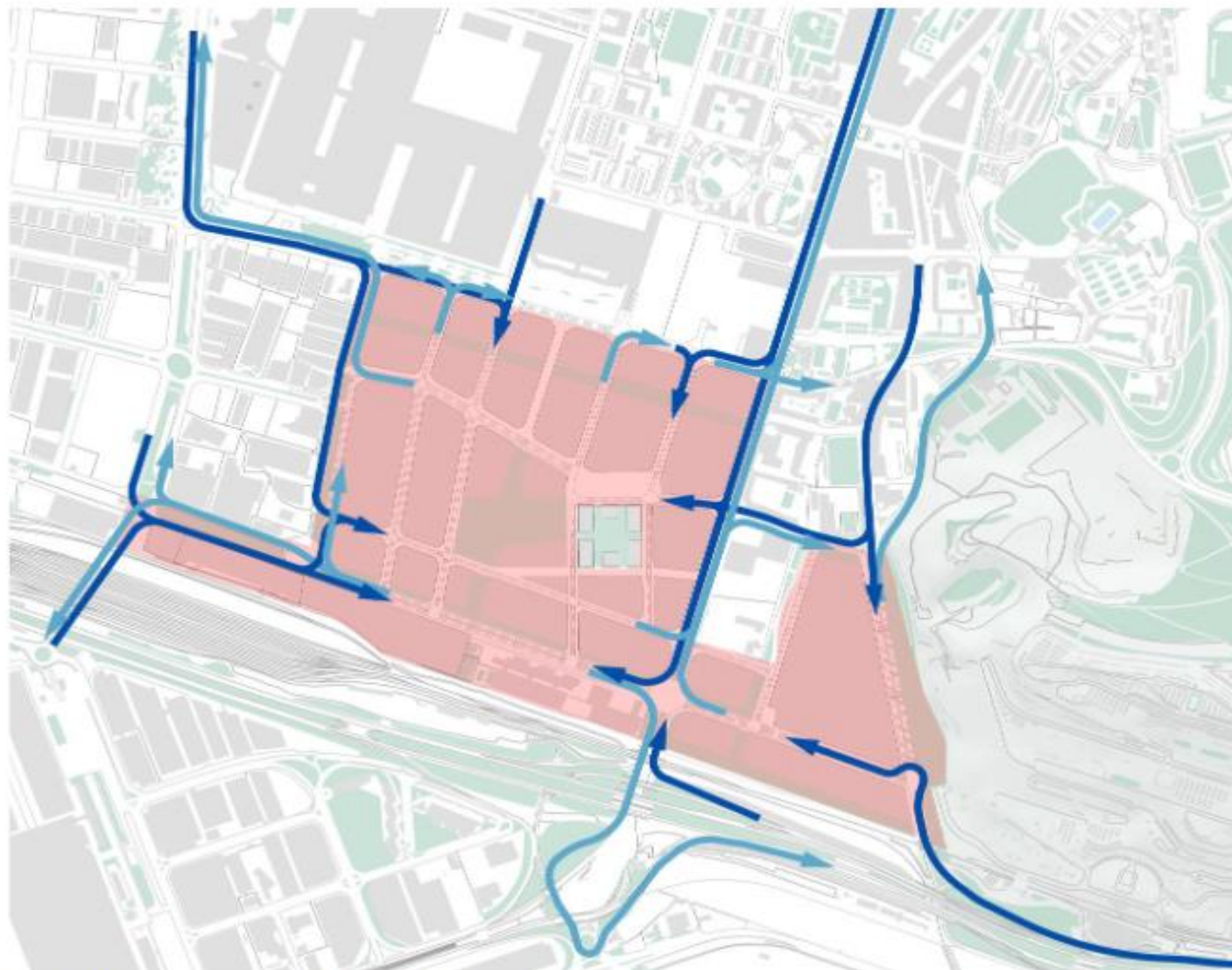
Imatge 62: Mapa de l'estructura jeràrquica proposada per a la vialitat del Barri



A l'esquerra del Passeig de la Zona Franca, la xarxa primària forma un perímetre d'accessibilitat al voltant del barri, proporcionant les condicions necessàries per poder convertir-lo en una zona pacificada de trànsit.

Aquesta estructura viària, amb carrers de xarxa bàsica en el perímetre, i carrers interiors sense trànsit de pas i molt pacificats, permet que l'àmbit es pugui configurar amb *Superilles*, en les que es prioritzi l'espai públic per a vianants i es doni prioritat a la mobilitat sostenible en l'espai compartit.

Imatge 63: Itineraris d'entrades i sortides en vehicle privat a l'àmbit



Font: Barcelona Regional a partir MpPGM

Accessos al Port de Barcelona

A peu, bicicleta i transport públic

Imatge 70: Esquema conceptual millora de la connectivitat urbana de la ciutat per la façana litoral



Font: Barcelona Regional

La proposta ha de garantir sobre tot la connectivitat urbana entre La Marina i el centre de la ciutat en transport públic, a peu i en bicicleta i també la millora de la seguretat de la Ronda. Les vies laterals permeten donar aquesta connectivitat local entre barris, tal com passa amb la resta de laterals de la Ronda. Aquests laterals, no necessàriament localitzats a banda i banda de la Ronda, han de permetre el pas adequat dels modes actius de mobilitat. El tronc de la ronda és el que ha de donar servei al Port i a la mobilitat de més llarga connectivitat.

Accessos al Port de Barcelona

Ferroviani

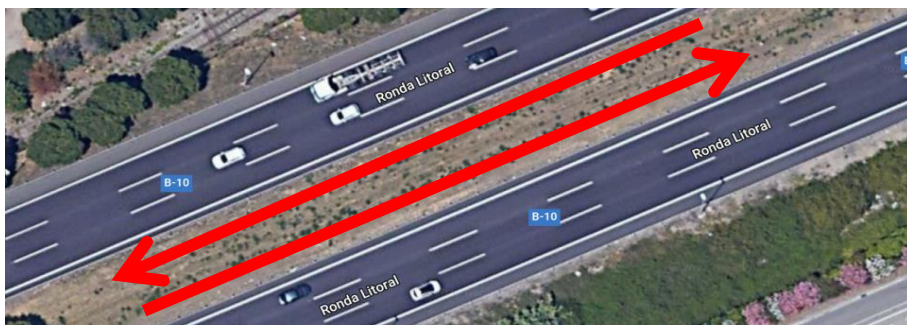
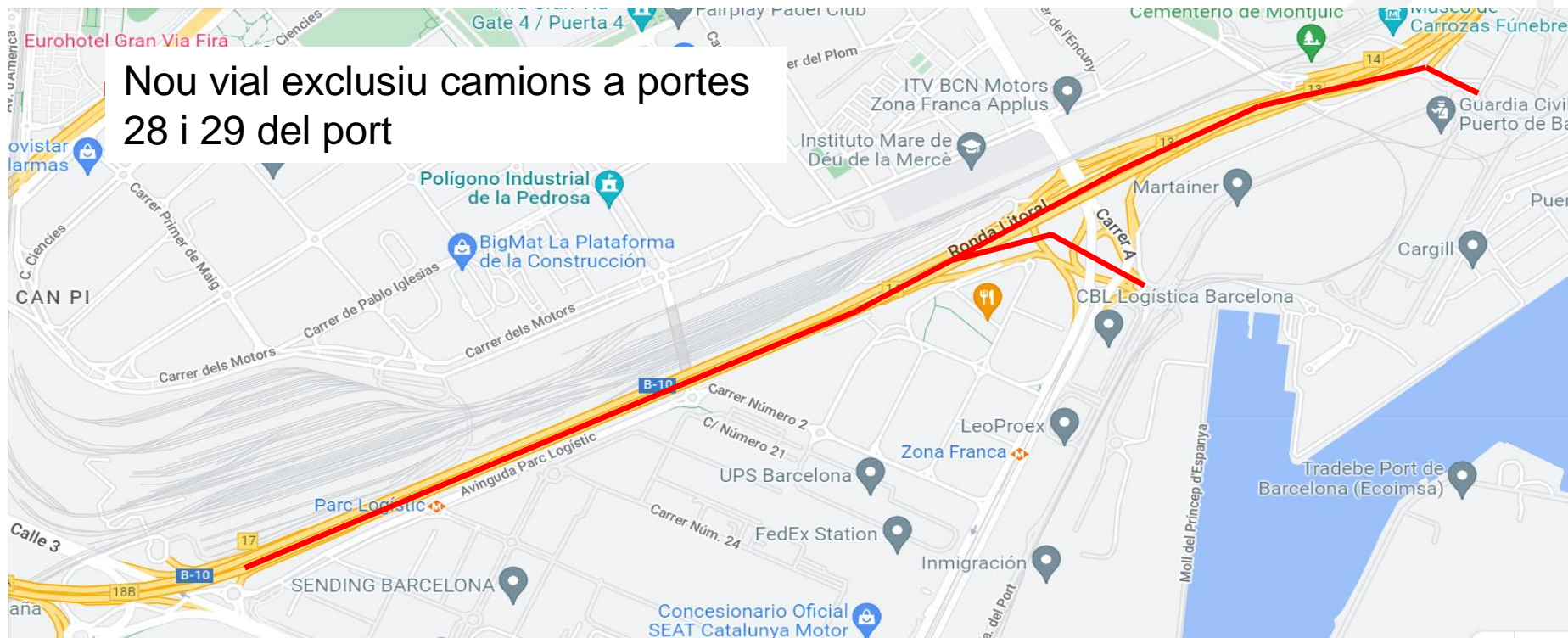
Terminal Logística Intermodal del Port de Barcelona

- Node del Corredor Mediterrani
- Objectiu:** transvasament anual de la carretera al tren de **400.000 CONTENIDORS** i **46.000 SEMIREMOLCS**
- Inclou: terminals de ferroutage i de C/D i E/R i Terminal Nou Llobregat
- Afecta a **68,8** ha de superfície
- Reubiquem **20,84** ha de zones verdes



Accessos al Port de Barcelona

Camions



Anàlisi mobilitat esdeveniments a Montjuïc

Criteris:

- **Accessibilitat** en els diferents modes
- **Hipòtesi de demanda** de 55.000 espectadors
- Possible coincidència d'esdeveniments.

Estimació de mobilitat:

- **A peu o en transport públic** 23.000 persones
- **Funicular** 9.000 persones.
- **Llançadores de bus** 11.000 persones.
- **Aparcament autocars** 70 places.
- **Motos** 4.000.
- **Taxis** 1.000.

03

L'entorn directe del passeig

1. EAMG del PEU per a la regulació dels sòls d'equipament, entre el carrer de la Metal·lúrgia i el Passeig de la Zona Franca
2. EAMG del PMU de regulació de l'ordenació volumètrica de les illes c i d del sector 10 de la Marina del Prat Vermell
3. EAMG del PMU del Subsector 2
4. EAMG del PEU d'una residència i centre de dia per a gent gran de la Marina del Prat Vermell
5. EAMG del PMU del Subsector 9 de la Marina del Prat Vermell

EAMG del PEU per a la regulació dels sòls d'equipament, entre el carrer de la Metal·lúrgia i el passeig de la Zona Franca



Febrer 2020

Imatge 38: Xarxa viària principal de Barcelona i el seu entorn.



Font: Barcelona Regional

Imatge 18: Població entorn àmbit PEU.



Font: Barcelona Regional.

Imatge 19: Esquema funcional del Passeig de la Zona Franca.



Font: Barcelona Regional.

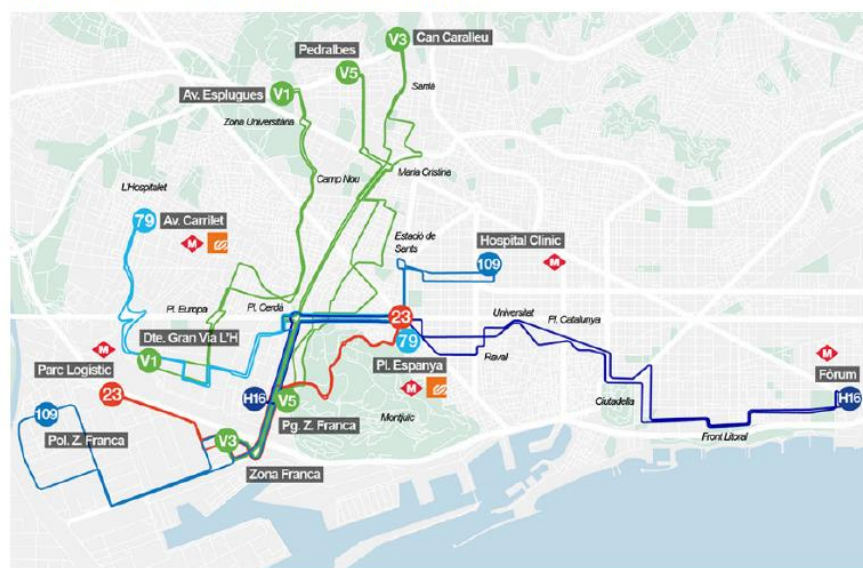
EAMG del PEU per a la regulació dels sòls d'equipament, entre el carrer de la Metal·lúrgia i el passeig de la Zona Franca

Imatge 28: Interval de pas dels serveis que circulen pel Pg. de la Zona Franca



Font: Barcelona Regional

Imatge 27: Oferta de línies d'autobús que serveixen l'àmbit



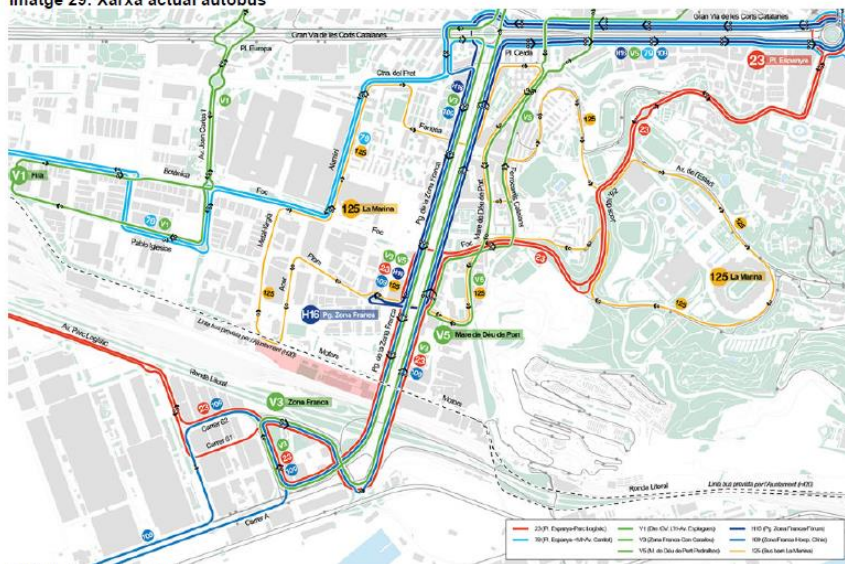
Font: Barcelona Regional a partir de dades de TMB.

Imatge 32: Validacions mitjanes en dia feiner de les línies que passen per l'àmbit, 2019



Font: Barcelona Regional a partir de dades de TMB

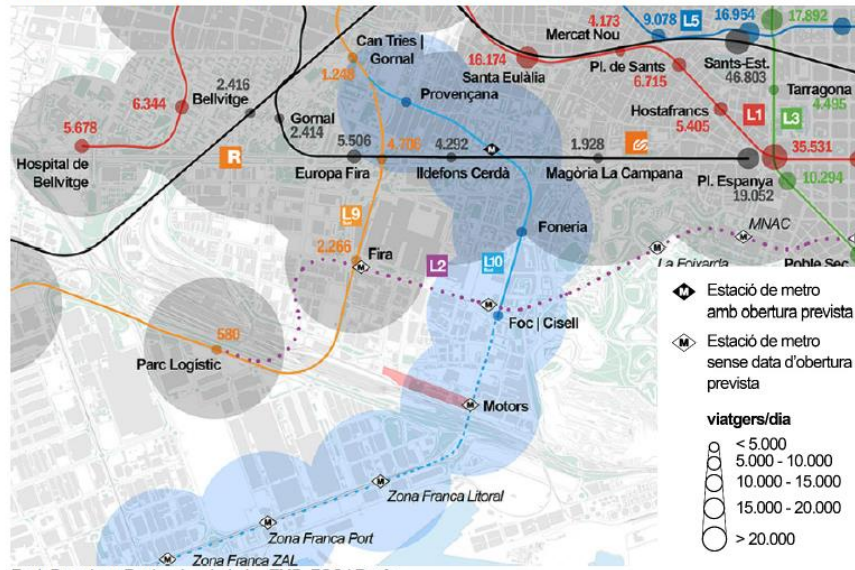
Imatge 29: Xarxa actual autobus



Font: Barcelona Regional

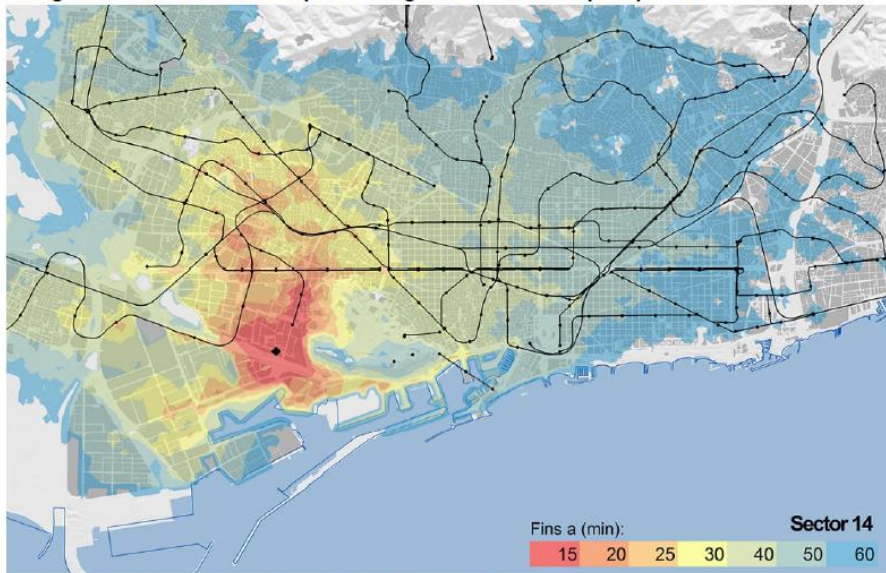
EAMG del PEU per a la regulació dels sòls d'equipament, entre el carrer de la Metal·lúrgia i el passeig de la Zona Franca

Imatge 26: Viatgers (pujades) per estacions a l'entorn de la Marina (Metro 2016, Renfe 2011)



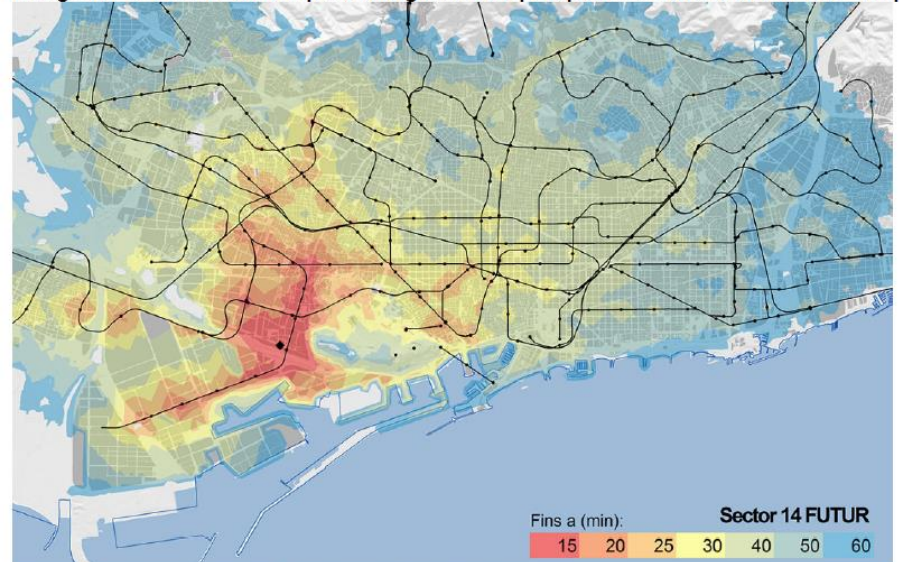
Font: Barcelona Regional amb dades TMB, FGC i Renfe.

Imatge 35: Estimació del temps de viatge actual en transport públic



Font: Barcelona Regional amb dades TMB, AMB i Gencat

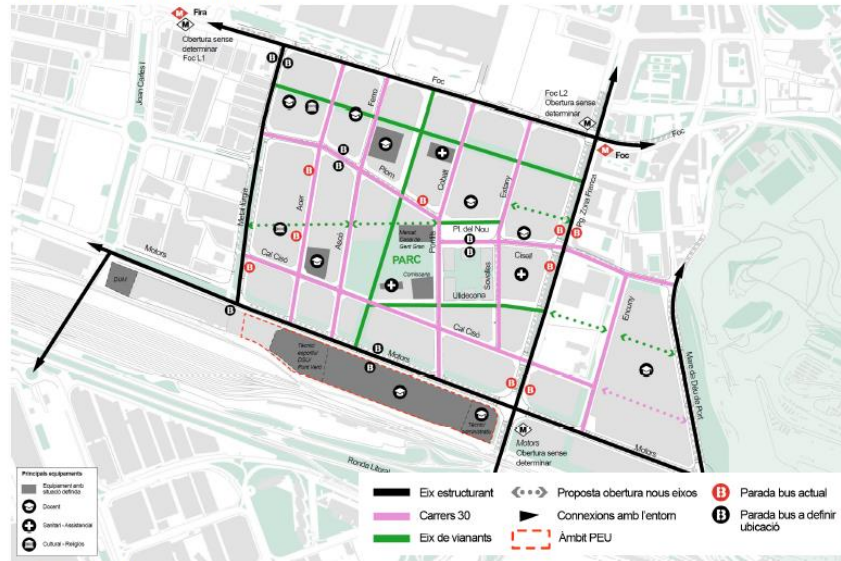
Imatge 36: Estimació del temps de viatge en transport públic amb la futura L2 i L9 completa



Font: Barcelona Regional amb dades TMB, AMB i Gencat

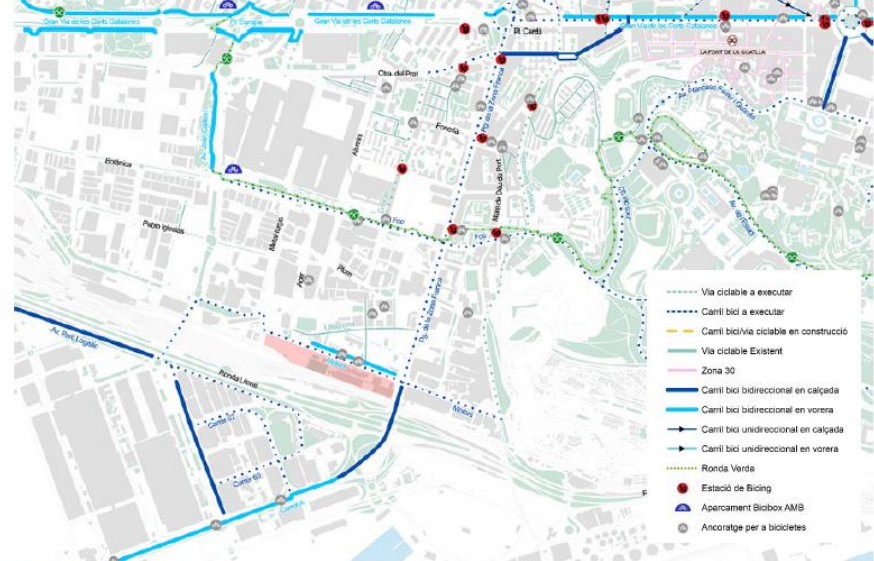
EAMG del PEU per a la regulació dels sòls d'equipament, entre el carrer de la Metal·lúrgia i el passeig de la Zona Franca

Imatge 76: Proposta xarxa vianants



Font: Barcelona Regional

Imatge 50: Xarxa de bicicleta a l'entorn de La Marina del Prat Vermell



Font: Barcelona Regional

Imatge 52: Xarxa pedalable de l'àrea metropolitana de Barcelona



Font: AMB

EAMG del PMU de regulació de l'ordenació volumètrica de les illes c i d del sector 10 de la Marina del Prat Vermell



Gener 2021

Conclusions

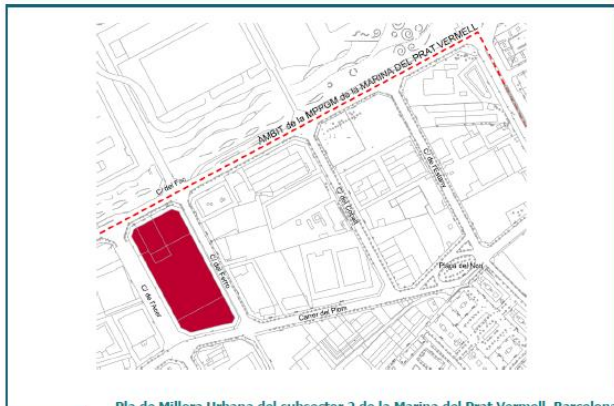
- El repartiment modal considerat per a la mobilitat generada dins l'àmbit d'estudi es considera en línia amb la voluntat de l'Ajuntament de Barcelona i de l'Autoritat del Transport Metropolità
- S'ha calculat, amb l'aplicació dels ratis del Decret 344/2006, que es generaran 10.250 viatges potencials diàriament, amb certa sobreestimació
- La mobilitat a La Marina del Prat Vermell, està condicionada pel fet de trobar-se en un territori clarament delimitat per importants infraestructures de comunicació i altres zones singulars
- La circulació en hora punta dels accessos considerats, el Passeig de la Zona Franca i el Carrer de Motors, no es veu afectada pel desenvolupament de la present MPGM.
- La circulació dins dels carrers de l'àmbit, considerant l'increment calculat per als nous edificis, és absorbible pels carrers existents
- Pel que fa a la mobilitat en bus, el servei de les línies actuals sense augmentar-ne la freqüència en hora punta ni implantant cap desviament, és suficient per donar servei a l'àmbit.
- Pel que fa al metro, el servei actual és suficient per absorbir l'increment de la demanda.
- Pel que fa a la xarxa de bicicletes, actualment ja presenta una bona connectivitat amb la xarxa existent. Complementàriament es recomana canviar la localització del carril bici del C/ Motors a la calçada.
- Es considera molt positiu per al barri l'adequació prevista per l'Ajuntament d'un nou carril bici al llarg del Pg. de la Zona Franca

EAMG del PMU del Subsector 2 i del PEU d'una residència i centre de dia per a gent gran de la Marina del Prat Vermell



Gener 2020

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA



Pla de Millora Urbana del subsector 2 de la Marina del Prat Vermell, Barcelona

Gener
2020

Resum

- 5.250 desplaçaments diaris associats al l'àmbit d'estudi
- 32% dels desplaçaments s'efectuaran en mitjans no motoritzats, el 34% en transport públic i el 35% en vehicle privat.
- No determina millores
- L'impacte es veu assumible per les xarxes existents a l'entorn i la proposta promou la mobilitat sostenible.

Client/Promotor:



Arquitecte:



ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA



Pla Especial urbanistic d'una residència i centre de dia per a gent gran, al carrer de la Foneria, 29 de Barcelona

Març 2020
Text Refós Novembre 2020

Març
2020

Resum

- La finca albergarà un equipament residència i centre de dia per a gent gran, el qual preveu tenir una capacitat per a 80 residents i 40 places de centre de dia.
- Bona accessibilitat a peu, bici i transport públic.
- Disposa d'aparcament suficient a l'entorn i places per la C/D necessària pel funcionament del centre.

EAMG del PMU del Subsector 9 de la Marina del Prat Vermell



Maig
2022

PLA DE MILLORA URBANA DEL SECTOR 9 DE LA
ZONA DE LA MARINA DE LA ZONA FRANCA A
BARCELONA

Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada

Maig 2022



Resum

- Bones condicions de la infraestructura per la mobilitat de vianants
- L'àmbit compta amb vies ciclables a l'entorn, però aquestes no garanteixen la connexió amb la xarxa ciclable de la ciutat. Es proposa millorar-les.
- L'àmbit d'estudi disposa de 6 línies de bus urbà i 1 línia de metro (L10S).
- La cobertura territorial del bus és bona, i l'ocupació mitjana de totes les línies de bus en hora punta del matí és baixa.
- En relació al transport públic, el Pla Metropolità de Barcelona preveu el perllongament de la línia L2.
- Es proposa el perllongament de l'H16 i l'establiment d'un nou servei L23+.
- El promotor assumeix el 2% dels costos associats a la proposta de la MP del PGM.
- Es generaran 563 nous desplaçaments en vehicle privat. Es considera que l'increment de nova mobilitat podrà ser absorbida amb la xarxa viària existent.

Gràcies per la vostra col·laboració!

www.barcelona.cat



**Ajuntament
de Barcelona**